ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 19. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 22 maja 1926 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 130**

Eksport morski naszego węgla dziś i jutro.

Eksport naszego węgla przez granicę morską rozwijał się w maju z niesłabnącą energją. Przystanie przeładunkowe Gdańska i Gdyni były przepełnione okrętami ładującemi węgiel, aż w końcu nie wystarczyło nawet miejsca na stanie w kolejce i część okrętów pozostawać już musiała na kotwicy na redzie. Zjawisko to zachodzi już od tygodna w Gdańsku a jeszcze wcześniej rozpoczęło się w Gdyni.

W trzecim naszym porcie morskim — Tczewie, niema natłoku statków tylko dlatego, że brak tu jeszcze odpowiednio rozwiniętych punktów przeładunkowych, lichtugi zaś morskie, dla których jedynie dostępny jest ten port, nie znalazły tu jeszcze drogi w większej ilości.

Trudności w Gdańsku uważać można w pewnej mierze za przejściowe, gdyż w porcie pozostawało w pierwszej połowie maja sporo statków z różnorodnym ładunkiem do Anglji, wyczekujących warunków wyładowania i odbioru ich ładunku w Anglji. Stąd zwiększone i poniekąd sztuczne przepełnienie portu. Również strejk angielski sprzyjał wzrostowi zapotrzebowania na węgiel polski, który koncerny i spółki eksportujące przy korzystnej konjunkturze zamierzały wywieźć w większej ilości, aniżeli na to pozwalają środki techniczne, kolej, rozgałęzienia portowe torów, dźwigi i długość nabrzeża dostępnego dla głębiej się zanurzających statków morskich.

Przecenianie zdolności przepustowej portu gdańskiego dla węgla stwarza dla samych przedsiębiorstw eksportujących wiele trudności, dla armatorów natomiast wiele rozczarowań, wykorzystywanych przez związek armatorów (Baltic and White Sea Conference) w celu wyśrubowania frachtów węglowych z Gdańska i Gdyni mimo ogromnej podaży tonażu.

„Optymizm eksportowy" pobudzający nasze firmy eksportowe do zawierania kontraktów na wywóz większej ilości węgla drogą morską aniżeli są w stanie, ma też jedną dobrą stronę: widząc, że tylko część zakontraktowanego węgla da się wywieźć przez Gdańsk, przerzucają się na niewyposażoną jeszcze w dźwigi Gdynię, a gdy i tu nie starczy miejsc przeładunkowych, zwracają się do Tczewa. W ten sposób samo życie spycha nasze spółki eksportujące z drogi na Gdańsk, leżącej na linji najmniejszego oporu i „największej gotowości", na drogę przez polskie porty Gdynię i Tczew, leżące na linji większych technicznych trudności i wymagające od ładującego więcej inicjatywy, pomysłowości, nieraz trudnej i wcale nie przygotowanej pracy.

Nowymi motywami w eksporcie węgla morzem są: zapowiedziana przez kolej podwyżka stawki kopalnia-port morski z 6,50 zł na 7,50 zł oraz stojące częściowo w zwiazku z tem rozpoczęcie podwójnego przeładunku, z kolei na berlinki wiślane i berlinek wiślanych na statki morskie, na razie w Gdańsku.

Pierwsze ładowanie węgla z kolei na berlinkę rzeczną dla przeładowania w porcie gdańskim na parowiec francuski miało miejsce w Tczewie w dniu 17 b. m. Od 17 do 20 załadowano dwie berlinki rzeczne ładunkiem 500 i 600 ton węgla. Berlinki należą do szyprów toruńskich.

Jestto niewątpliwie początek realizacji frachtów łamanych kolejowowodnych, które z czasem skutecznie będą uzupełniały frachty kolejowe dla eksportowego węgla, a nawet będą silnie z nimi konkurować.

Nieco dziwnem się wydaje, że przeładunek kolejowo-wodny odbywa się w Tczewie, dziś już częściowo dostępnym dla statków morskich, odwiedzanym przez statki morskie. Węgiel do Francji nie może się jednak udawać lichtugami morskiemi, wobec czego zachodzi potrzeba ładowania tego węgla w Gdyni lub Gdańsku na okręty. Ażeby odciążyć dworzec towarowy zajączkowski poniżej Tczewa i uniknąć opłat przystaniowych w Gdańsku a jednocześnie wykorzystać bocznicę inż. Nosowicza w Tczewie, postanowiono podprowadzać węgiel do Gdańska berlinkami rzecznemi, ładowanemi z kolei w Tczewie.

Przy tej sposobności przedsiębiorstwo inż. T. Nosowicza w Tczewie ma również możność podnieść stopniowo sprawność przeładunkową swej bocznicy nad Wisłą, której wysokość nie mniejsza niż 40 000 ton miesięcznie po-

zwoli rządowi na prowadzenie robót pogłębiania na Wiśle Morskiej od Tczewa w dół.

Lecz to co się dokonywa obecnie w Tczewie, z większem jeszcze powodzeniem może być wykonywane w wyżej położonych miastach, mających bocznice kolejowe nad wodą. Najlepiej dla przeładunku kolejowo-wodnego węgla idącego na północ z zagłębia śląsko-dąbrowieckiego leży Włocławek, odległy zaledwie o 374 km. od Katowic. Jednak Toruń, odległy już o 457 km. od Katowic koleją, może być przystosowany do przeładunku węgla natychmiast, podczas gdy Włocławek jeszcze otrzymać ma odpowiednią bocznicę.

Z zadośćuczynieniem stwierdzić dziś można, iż w Toruniu już wszczęto odpowiednie kroki i ufać można, iż wkrótce ruszą nadół Wisłą od Torunia berlinki, naładowane węglem eksportowym ku Wiśle Morskiej. I tu leży treść zagadnienia: podczas gdy pewna część tych berlinek przeładowywać ma swój węgiel w porcie gdańskim na parowce większe, większa zapewne część tego taboru węglowego przeładowywać będzie węgiel na lichtugi morskie, lecz nie w porcie gdańskim, a na Żywej Wiśle, — poniżej Tczewa, lub nawet bliżej ujścia.

Porady dla oficerów pokładowych.

Praktyczne operowanie mapami morskiemi.

— Gdzie możliwe, używaj tylko map angielskich.

— Wśród istniejących map bierz do użytku mapę o największej skali.

Używaj map najnowszej daty. Nie używaj mapy starszego wydania o ile istnieje wydanie nowsze.

— Uważaj na datę ostatniego prostowania mapy, podaną na jej marginesie i wprowadź sam do swych map wszystkie dalsze od tej daty uzupełnienia, według „wiadomości dla żeglarzy" (ang. Admiralty Notices to Mariners, niem. Nachrichten für Seefahrer). O ile pracujesz większą ilością map, oddaj je do sprostowania i uzupełnienia aż po dzień dzisiejszy do instytutu do sprawdzania map. Dla polskiej żeglugi morskiej takim instytutem jest Wydział Morski w Nowymporcie (adres: Port-Gdańsk. Nowyport, Wydział Morski, Hafenstrasse 37).

Uważaj do jakiego wodostanu odnojest w mapę zboczenie magnetyczne.

Uważaj dla jakiego wodostanu odnosza się podane na mapie głębokości.

— Nie licz z pewnością na prawidłowa pozycję pływających znaków morskich.

—Przeczytaj przed użyciem mapy wszystkie zawarte na niej uwagi.

Wyjaśń sobie wszystkie znajdujące się na niej skróty i znaki.

— Nie ufaj zbytnio miejscom gdzie nieliczne są wymierzone głębokości. Nie żyw zbyt wiele zaufania do dokładności mapy. Pamiętaj, że w miejscach działania silnych prądów zmiany głębokości mogą być zmienne po silnych burzach.

— Przy zaznaczeniu swej pozycji na mapie wpisuj tuż obok czas.

— Omijaj przeszkody zdaleka. Nigdzie nie „skracaj" kątów. Uważaj 10-metrową izobatę jako linję ostrzegawcza, której nie wolno przekroczyć prócz wypadków rzeczywistej potrzeby.

— Nie używaj atramentu na mapie i przy mapie. Nie kreśl za wiele. Używaj graniastych ołówków zamiast okrągłych, które się toczą po mapie. Używaj tylko ołówków średniej miękkości i miękkiej gumy.

— Przed rozpoczęciem pracy usuń gumą wszystkie ślady dawnych notowań.

Cyrkiel opieraj o mapę tylko ukośnie, dla uniknięcia jej przebicia.

Lepiej jest operować trójkątami i transporterem aniżeli równoległemi (paralelami, nawigacyjną linijką).

Nośność osprzętu ładunkowego. Tramy ładunkowe.

Parowce i motorowce nowoczesne zaopatrzone są w tramy ładunkowe (ang. derricks, niem. Ladebäume, fr. mats de charge) o znacznej wytrzymałości i nośności. Rzadko się zdarza, ażeby własnemi środkami statek potrzebował podnosić naraz ciężar większy niż 5 ton. Najsilniejsze tramy posiadają statki żeglujące do portów o słabych środkach do przeładunku. Najnowszy motorowiec duński „Danmark" linji wschodnio-azjatyckiej posiada tramy na 7 ton przy czterokrotnem zabezpieczeniu, jednak większość tramów znacznie słabszych. Zazwyczaj nie tyle tram, ile siła windy ogranicza nośność danego wciągu. Drewniane tramy mogą być używane dla bardzo znacznych ciężarów, o ile są odpowiednio zawieszone i oparte. Grubsze tramy drewniane mają średnicę 35 cm.

Obciążenie pokładów.

Na nowych, silnie zbudowanych parowcach i motorowcach frachtowych można ładować w międzypokładach 1,5—1,8 tony na m^2. Silnie pokryte luki można obciążać nie więcej niż 1,3—1,5 tony na m^3. Na pokład górny nie zdarza się nigdy ładować ciężarów, zagrażających jego wytrzymałości, gdyż ciężary takie są niedopuszczalne ze względu na obniżenie stateczności okrętu.

Ogólnie biorąc można liczyć na 1 m^3 ładowni od 0,7 do 0,8 tony ładunku, czyli ciężar ładunku m^3 pszenicy, która stoi pomiędzy ciężkiemi (rudy, węgiel) ładunkami a lekkiemi (drzewo północne).

Ładunek drzewa.

Ciężar gatunkowy drzewa nie pozwala na wykorzystanie całkowite ładowności okrętu. Ładownie okrętów przystosowanych dla wszelkich ładunków zazwyczaj są zbudowane tak, ażeby okręt mógł wypełnić je całkowicie zbożem, zanurzając się wówczas aż do swej linji wodnej ładunkowej. Drzewo jednak t. zw. „północne", czyli sosna, świerk, jodła jest lżejsze, oraz nie może być z idealną szczelnością ułożone. Dlatego przyjęto dość znaczną część ładunku całkowitego drzewa umieszczać na pokładzie; ogólnie się liczy, że $\frac{2}{3}$ ładunku drzewa ładuje się pod pokład, $\frac{1}{3}$ zaś na pokładzie.

Reguły dla zimy są ostrzejsze aniżeli dla lata, jednak jak latem, tak też i zimą drzewo przewozi się na pokładzie. W ostatnim czasie rozwinął się specjalny typ statków dla przewozu drzewa, który pozwala zwiększyć w razie potrzeby stateczność, a jednocześnie zadośćuczynić zbyt surowym przepisom angielskim, podnosząc statki przed wejściem do portów angielskich przez wypompowanie wody z tanków balastowych.

Ładunek drzewa w ładowniach musi być starannie i szczelnie ułożony i gdzie potrzeba podparty, zgóry zaś zaklinowany do pokładu, ażeby dać oparcie ciśnieniu drzewa ładowanego na pokład.

Ładunek pokładowy drzewa powinien być ułożony, oparty po bokach i uwiązany (łańcuchami) tak, ażeby na fali drzewo nie naciskało zbytnio na boczne stojaki - sztuki drzewa, ustawione pionowo. Nie wolno tyle ładować drzewa na pokład, ażeby pod samym wpływem jego ciężaru statek przechylił się na bok na spokojnej wodzie.

Ładunek pokładowy drzewa nie powinien zasłaniać widoku z pomostu kapitańskiego. Nie powinien on również uniemożliwiać dostępu do niezbędnych w podróży maszyn i urządzeń na pokładzie, jak również do pomieszczeń załogi. O ile ładunek pokładowy dochodzi 2 m. wysokości grubość podpór bocznych wynosić winna 11 cm, w przeciwnym razie 7,5 cm. Podpory z innego materjału niż drzewo muszą odpowiadać wytrzymałości wyżej wymienionych podpór z drzewa. Odległość między podporami (stojakami) nie może być większa niż 1,25 m.; winny one wystawać ponad ładunkiem pokładowym drzewa nie mniej niż o 1,20 m. Między sobą winny podpory się łączyć grubemi linami, deskami lub plankami odległemi od siebie conajwyżej o 35 cm.

Niektóre przepisy zakazują ładowania ciężkiego drzewa na pokład w czasie od 16 października do 31 marca. Z naszych gatunków drzewa należą do ciężkiego towaru: belki i krokwie sosnowe i jodłowe długości 6 m. i więcej i grubości 20 cm. i więcej na cienkim końcu, słupy telegraficzne świerkowe i jodłowe, takież krokwie nie krótsze niż 10 m. i nie cieńsze niż 6 cm. na cienkim końcu; pnie osikowe, brzozowe i olszowe o długości nie mniejszej niż 2,50 m, oraz wszelkie drzewo cięższe od sosnowego w sztukach nie mniejszych niż $\frac{1}{4}$ m^3. Miazga drzewna, czyli papierka należy również do ciężkich gatunków drzewa.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch w porcie gdyńskim.

W związku z ostatniemi wydarzeniami w kraju oraz strejkiem angielskim, reda portu, zarówno jak i sam port, zapełniona jest statkami oczekującymi bądź nadejścia transportu węgla, bądź też miejsca przy przystani. Sama przystań jest za mała w stosunku do obecnego ruchu, gdyż może pomieścić zaledwie 3 statki większe i 1 mały jednocześnie. Małym statkiem bywa w ostatnich czasach zwykle żaglowiec, które coraz częściej zaczynają zawijać do Gdyni. W ubiegłym tygodniu jeden z nich 2-masztowy szkuner szwecki „Bertha" zadziwił pracowników portowych i marynarzy brawurowem wejściem do portu bez pomocy pilota i holownika, jedynie własnemi środkami, co w obecnej dobie nie jest zjawiskiem codziennem. Świadczy to nietylko o dzielności kapitana, ale i o łatwości dostępu portu dla żaglowców.

Puls życia w trzech największych portach kontynentu Europy.

Rozwój portów Antwerpji, Rotterdamu i Hamburga nie odbywa się równocześnie. Już po wojnie Antwerpja ogromnie ruch swój powiększyła, a szczególnie w r. 1926 wysunęła się naprzód przed swymi rywalami. Oto statystyka porównawcza za cztery pierwsze miesiące roku 1925 i 1926:

Port Antwerpji:

w r. 1925 na wejściu:	3330 statków o ładowności		6.548.092 ton
w r. 1926 „ „	3393 „	„	6.946.776 „

Port Rotterdamu:

w r. 1925 na wejściu:	3448 statków o ładowności		5.029.811 ton
w r. 1926 „ „	3579 „	„	5.650.521 „

Port Hamburga:

w r. 1925 na wejściu:	4388 statków o ładowności		5.499.329 ton
w r. 1926 „ „	4077 „	„	5.163.156 „

Z statystyki tej wynika, że ruch Antwerpji przewyższył w czterech pierwszych miesiącach r. b. ruch Rotterdamu o 1.296.255 ton, a ruch Hamburga o 1.783.620 ton.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 4 do 9 maja zawinęło do portu 16 statków o łącznej ładowności 2868 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 645 ton mieszanego ładunku. 425 ton węgla i 94 sążnie drzewa. Statków próżnych nie było.

W tymże czasie odpłynęło 20 statków o łącznej ładowności 6426 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 973 tony mieszanego ładunku, 8 600 m drzewa itd. 6 statków wyszło pod balastem.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w kwietniu. W kwietniu 1926 zawinęło do portu Antwerpji 858 statków morskich o łącznej ładowności 1 716 172 ton. rej. netto (w tem 13 żaglowców o ł. ład. 2 648 t.).

W kwietniu 1925 cyfry te przedstawiały się następujące: 827 statków (1 635 419 t.) i żaglowców (9 128 t.).

W r. b. zanotować więc przypada wzrost ruchu o 31 statków i 80 753 t.

Średni tonaż statku wynosił 2 000 t. Wśród statków na wejściu były 364 angielskie, 137 niemieckich, 85 belgijskich, 58 francuskich, 58 norweskich, 52 holenderskie, 28 szweckich, 28 duńskich, 18 amerykańskich, 5 japońskich itd.

NIEMCY.

Taryfy kolejowe przystosowane do handlu zamorskiego Niemiec.

Począwszy od 19 kwietnia kolej Rzeszy zniżyła stawki przewozowe dla bawełny importowej przez porty Hamburg, Wilhelmsburg, Bremę, Bremerhaven i Wesermünde. Zniżka jest tem większa, im bardziej miejsca przeznaczenia są dostępne dla konkurencji obcych portów i kolei żelaznych. W ten sposób taryfa dla ładunków 10 tonowych z Hamburga do Akwizgranu została zniżona z 2,32 mk na 1,37 mk za 100 kg. Dla bawełny egipskiej, lewantyńskiej, indyjskiej, chińskiej i japońskiej taryfy są zniżone z 1,86 mk. na 1,10 mk., tak że zniżka wynosi przeciętnie 41 proc. Z Hamburga do Düren wynosi 42 proc., do Wezeli 16 proc., do Siegburga 13 proc., do Krefeldu 4 proc., do Barmen 3 proc.

Spuszczenie na wodę statku rotorowego.

Na stoczni Weser w Bremie spuszczono na wodę statek rotorowy Barbara. Ma on 90 m długości, 13,20 m. szerokości i 5,80 m wysokości, nośność jego wynosi 2 800 ton. Będzie on zaopatrzony w 3 rotory o 17 m wysokości i 4 m średnicy i w dwa motory o sile łącznej 1060 KM, które mają mu zapewnić szybkość 10 węzłów.

Statek rotorowy Barbara został skonstruowany, aby móc dokładnie zbadać rentowność i praktyczność statków rotorowych w żegludze handlowej.

ANGLJA.

Dywidenda White Star Line za r. 1925 jest mniejsza niż lat poprzednich.

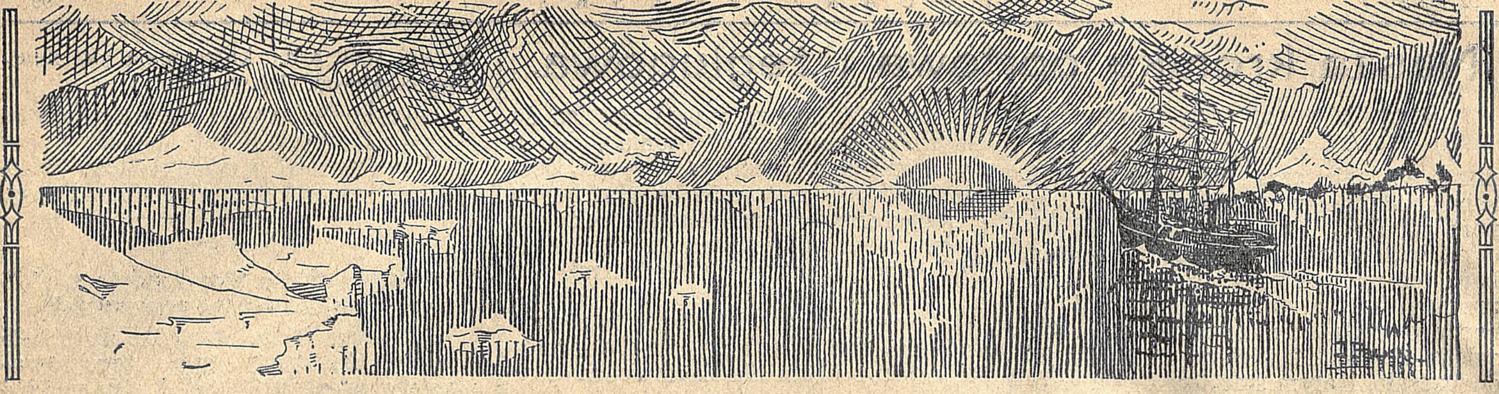
Z bilansu White Star Line za r. 1925 wynika, że czysty zysk tego towarzystwa wynosił 319 307 Ł. (w r. 1924 508.837 Ł). W r. b. rozdziela się 5 proc. dywidendy (w r. 1924 7½ proc.).

Nasze wyrazy żeglarskie.

Nasze słownictwo żeglarskie naogół rozwija się normalnie, zapożyczając, jak przystało, tylko pewien odsetek wyrazów obcych i czyniąc to z pewną selekcją. Niestety, jednak niezawsze prawidłowo zostawiamy niektóre wyrazy obce i nieraz się mylimy jak co do rzekomej międzynarodowej wartości wyrazu obcego, tak też co do jego pożyteczności w tej właśnie postaci w naszem słownictwie żeglarskiem. Oto parę przykładów:

Rejs w znaczeniu podróży statku jest rusycyzmem, chociaż sam wyraz dostał się do terminologji rosyjskiej z jęz. holenderskiego. Brzmi on bardzo „fachowo", lecz u nas jest zupełnie zbyteczny. Wszak Anglicy i Francuzi zadawalniają się wyrazem voyage, Niemcy zaś Reise, my więc możemy się zadowolnić wyrazem podróż. Dlaczegóż więc Rosjanie mają swój „rejs", czy może z samego zamiłowania do cudzoziemszczyzny? Tak nie jest. Język rosyjski nie ma wyrazu na „podróż", odpowiadającego ogólnemu znaczeniu voyage, lecz tylko putieszestwije, co oznacza podróż przewlekłą, z przystankami i bardzo daleką. Dlatego też niema racji nam, mającym znakomity i zrozumiały wyraz „podróż" wprowadzać rosyjski rejs, tembardziej, że w formie tej jest on zapożyczeniem z drugiej ręki i wskazywałby żeśmy się nauczyli żeglarstwa od Moskwy, czego faktycznie wszak niema.

Szkwał jest interpretacją rosyjską angielskiego squall. Odpowiada ang. grain, niemieckiemu Bö, polskiemu wicher. Rosyjski wicher został przez Rosjan pominięty, niezawodnie dlatego, że oznacza (w literaturze przynajmniej) wiatr wirujący. Zachodzi więc pytanie, czy mając dobry wyraz polski mamy równolegle używać obcego, a skoro mamy używać, to czemu koniecznie angielskiego, i czemu koniecznie w takiej fonetycznej postaci jaką mu nadano w języku rosyjskim — szkwał?



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

XII.

12 września Gerbault napotkał na wysokości Newport manewrującą część floty wojennej Stanów Zjednoczonych. Podziwiał wspaniałe widowisko destroyerów („niszczycieli"), statków po 1300 ton wyporności, pędzących w szyku torowym z szybkością przeszło 30 węzłów.

Tegoż dnia wieczorem, przy silnym wietrze Firecrest ominął wyspy Block, kierując się do cieśniny między niemi a Long Island. Teraz trzeba było uważać, ani na chwilę nie opuszczając kierownicy, gdyż nietylko olbrzymy oceaniczne, lecz również liczne statki przybrzeżne i wycieczkowe kursowały dniem i w nocy w tej sieni największego portu świata. Wspaniałe to było widowisko dla samotnego żeglarza po stu dniach samotności; osobliwie w nocy, rzęsiste oświetlenie pokładów, muzyka i wesołość, które panowały na statkach, osobliwe na nim wywierały wrażenie.

Jeszcze przez dwa dni żeglował Firecrest wzdłuż brzegu Long Island lubując się widokiem tonących w zieleni przybrzeżnych wil.

Nareszcie dotarł do południowego wylotu East River i o godz. 2 w nocy na 15 września zarzucił kotwicę przed portem Totten. Na sto jeden dzień przed tem Firecrest opuścił Gibraltar.

— Z brzaskiem żołnierze amerykańscy pomogli Gerbaultowi ocumować się przy malutkiem molo. Prawie natychmiast wielka liczba ciekawych, fotografów i reporterów zaczęła odwiedzać pokład statku. Wszyscy byli zaskoczeni przybyciem Firecrestu z Europy, bo chociaż kapitan statku greckiego zaalarmował opinię, przypuszczano ogólnie, że wyolbrzymił on jakiś wypadek z łodzią pokładową francuskiego statku rybołówczego zgubioną we mgle na mieliznach Nowej Funlandji.

Niektórzy z przybyłych podejrzewali, iż Gerbault trudnił się przemytnictwem spirytusu. Po trzech miesiącach milczenia musiał on teraz udzielić wywiadu licznym dziennikarzom i nie zważając na to, że już trzy noce nie spał, wdrapał się kilkakrotnie na szczyt masztu na zamówienie kilku operatorów kinematograficznych.

Z chwilą przybycia do Nowego Yorku Firecrest przestał być domem: wyłącznym jego właściciela, stając się czemś w rodzaju hotelu. Tłumy Amerykan, lubujących się jak wiadomo w ekscentrycznościach, zwiedzało yacht Gerbaulta. Niemało też odwiedza go jego rodaków, lub też pisze listy z różnych stron. Listami najróżnorodniejszej treści jest Gerbault literalnie zasypany. Jedni winszują mu powodzenia, inni chcą mu przedłożyć usługi i swe towarzystwo w jego dalszej podróży. Zamożni i niezamożni, ludzie zajęci i bezrobotni, poważni i poszukiwacze przygód, starzy i młodzi pragnęliby wziąść udział w żegludze Firecrestu.

Jakieś dziecko ośmioletnie ostrzega Gerbaulta ażeby nie udawał się na Pacyfik, gdyż, wiedząc iż ten ocean jest bardzo niebezpieczny, obawia się o jego los. Jakiś „pięćdziesięcioletni wilk morski, urodzony w Norwegji i energiczny jak młody chłopiec" proponuje mu swe usługi, twierdząc iż doskonale umie dwie rzeczy: kierować łodzią żaglową i gotować. Jakiś inny starszy marynarz, o nastroju desperackim pragnie przyłączyć się do ryzykownej żeglugi yachtu, ażeby „już z niej nie wrócić". Pocieszająca perspektywa dla adresata!

Również chcą się nająć do Gerbaulta: jakiś bezrobotny marynarz, zajęty obecnie jako garson w kawiarni, mówiący dziewięcioma językami w tej liczbie „po angielsku i po amerykańsku", jakiś inny stary marynarz, który dwanaście razy przeżeglował ocean na żaglowcach trzymasztowych, jakiś pasażer z talentem pisarskim, który w podróży mógłby redagować opisy Gerbaulta, jakiś młody Amerykanin, ważący 150 funtów i liczący 18 lat, a który nawet gotów jest dopłacić za prawo podróży chociaż „oczywiście, w swym wieku jeszcze nie może być bardzo bogaty." Jakiś dawny marynarz rozrzewnił Gerbaulta listem, który wyraża prawdziwe przywiązanie do morza i życia na niem.

„Tęsknię za morzem, pragnałbym raz jeszcze przebiec jego bezbrzeżne otchłanie. Pragnałbym znowu żyć tem życiem marynarza z jego troskami i biedą, chciałbym być z wami i w takiem życiu bez jutra", — oto streszczenie tego nastrojowego listu.

Pewien wynalazca proponuje Gerbaultowi śrubę, której radzi używać w podróży zamiast żagla. Jakiś Francuz — kapitan dalekiej żeglugi z wyraźnemi objawami rozstroju umysłowego, pisze do niego list z Australji, zawierający jeden jedyny frazes mający 5 000 słów i rozłożony na 16 stron mocno ścieśnionego pisma, z dopiskami pomiędzy wierszami. Autor radzi żeglarzowi udać się do króla Jerzego V. o oddanie Francji wysp Normandzkich, czego król angielski nie będzie mógł mu, ze względu na jego bohaterski czyn, odmówić. Prócz tego autor proponuje wynalazek „dla zwiększenia biegu i szybkości statków" który mu skradł konsul francuski w Australji.

Nie brak również było listów ekscentrycznych niewiast, które przeważnie pragną skaptować Gerbaulta mniej samotnej żegludze przez umiejętne gotowanie, pranie, łatanie i cerowanie, jedna zaś twierdzi, iż jest zdolna do wszelkiej pracy, od chłopca okrętowego do dystyngowanego sekretarza! Znalazła się i taka, która dopiero co przyszła sama pieszo z Los Angelos pokrywając 3.600 kilom. drogi, słuchając w pustyni kalifornijskiej podczas nocnych marszów wycia kujotów. Inna znów żałuje, że się nie urodziła chłopcem i uważa, że nadarza się sposobność ziścić swój ideał.

Bądź co bądź ogromne zainteresowanie, jakie wzbudziło przybycie Firecrestu do Ameryki świadczy o wielkiem zrozumieniu współczesności dla wodnego sportu wędrownego. Dziś już śmiało powiedzieć można, że dziesiątki, ba nawet setki tysięcy ludzi podczas wakacyj spędza swój czas na morzach, jeziorach i rzekach na jachtach wędrownych, takie zaś rekordy jak podróż Alaina Gerbault przez Atlantyk są tylko wysunięta i zrozumiała dla wszystkich zdobycza na tle ogólnego wzrostu zdrowego nowoczesnego rozwoju światowej żeglugi sportowej.

Rynek frachtowy.

Pod wpływem angielskiego strejku frachty na węgiel do Danji się trochę polepszyły. Płacono za tonę węgla do Kopenhagi 5/9—6/3 sz., doFinlandji 6/ do Bordeaux 7/6 sz.

Frachty na drzewo tarte do wschodniej Anglji wynosiły 37—38/, do Londynu 35/, do Holandji 18,5 fl., do Harburga za podkład dębowy 8,5 pensów, za sosnowy 7,5 pensów.

Zboże do Danji przynosiło 8/6—9 sz. za tonę.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem— niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (11—17 maja).

12 maja szw. par. Portos 1072 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Ragnar 430 do Hudiksvallu (B i S).

13 maja: szw. par. Tyr 432 do Ystadu (B i S), szw. żagl. Sverre 350 do Hernosandu (Rhd.), szw. żagl. Bertha 86 do Bursvicku (B i S).

14 maja: szw. par. Malva 255 do Kristinehamnu (B i S).

17 maja. szw. par. Ragunda 975 do Uusum (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Faxe (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 360 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (11—17 maja).

11 maja: szw. par. Cecil 776 do Gefle (B i S), duń. par. Scotia 1377 do Göteborga (B i S).

12 maja. szw. par. Gusten 353 do Karlshamnu (Bg), fr. par. Depute Charles Nortiere 1182 do Rouen (B i S). szw. par. Amazone 378 do Stromnessu (B i S), szw. żagl. Hedwig 126 do Ystadu (Rhd), szw. par. Innland do Sztokholmu (Bg).

13 maja: szw. par. Dagmar 647 do Malmö (Art), szw. żagl. Fram 160 do Ystadu (Rhd), szw. par. Excelsior 841 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Frankrig 621 do Sztokholmu (B i S).

14 maja: szw. par. Thorfrid 326 do Helsingöru (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (B i S), niem. licht Vega 758 do Saxköpingu (Art).

15 maja: szw. par. Fylgia 979 do Göteborga (B i S), szw. par. Hannah 271 do Naxö (Art), niem. hol. Laboe z licht. M 593 do Steege (Art), szw. par. Northilt 557 do Aarhus (D — S). szw. par. Saturnus 337 do Karlstadu (D — S), duń. par. Knud Willemoes 851 do Kopenhagi (Rhd), łot. par. Eberess 1319 do Rygi (Bg), szw. par. Anni 618 do Gefle (B i S).

16 maja. duń. par. N. J. Olsen 474 do Helsingöru (Rhd), szw. par. Astrid 660 do Valviku (B i S), szw. par. Vitra 710 (B i S)., fsk. hol. Thor 164 z licht. Pargas 23 (735) do Pargasu (B i S), szw. żagl. Hilda 73 (B i S), szw. par. Anna 714 do Göteborga (B i S).

17 maja: szwk. hol. Hölger 14 z licht. Halftan III. 473 do Waldemarswiku (Bg), niem. par. Ida Blumenthal 890 do Rygi (B i S), szw. par. Othis 759 do Södertellje (B i S)

Statki powyższe wywiozły łącznie 46 600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (11—17 maja).

11 maja: duń. par. Eleonore Maersk 1198 do Tynedocku (Bg). niem. par. Sylvia 598 z drz. i tow. do Antwerpji (Pwe), niem. par. August Cords 745 do Aaren (Rhd), łot. par. Gauja 895 do Londynu (Bg), duń. żagl. z mot. Castenschiold 119 do Wieku (Gw).

12 maja: niem. par. Lexa 503 do Grimsby (Bg), ang. par. Bengore Head 1512 do Belfastu z drz. i tow. (B i S), duń. par. Skinfaxe 1044 do Londynu z podkładami (B i S), norw. par. Warmia 788 do Amsterdamu z drz. i tow. (Ar), niem. par. Maja 612 do Emden z podkładami (Wolff), niem par. Iris 722 do Dordrechtu (D — S). szw. par. Mollosund 105 do Sztokholmu (Thor Hals).

13 maja: niem. par. Gunhild 682 do Westhartlepoolu (B i S). duń. par. Emmanuel 784 do Londynu (Shaw).

14 maja. duń par. Laura Maersk 873 do Dublina (Shaw), fr. par. Jumieges 1004 z drz. i tow. do Bordeaux (Worms).

15 maja: norw. par. Alm 992 do Hartlepoolu (Bg), niem. par. Marianne 472 do Harburga (D — S).

17 maja: niem. par. Frohne 189 z słupami telegr. i podkładami do Kjöge (Pwe). niem. par. Mathias 276 do Brukseli (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 46 600 m² drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (11—17 maja).

11 maja: niem. żagl. z mot. Annemarie 125 do Kopenhagi (Gw), duń. żagl. z mot. Sösterne 49 do Aalborgu (Gw), łot. par. Naida 157 do Rygi z zb. i cukrem (Rhd).

12 maja: niem. żagl. z mot. Anna 50 do Koldingu (Bg), duń. żagl. Christiane 51 do Kopenhagi (Gw). duń. żagl. z mot. Maagen 97 do Norrköpingu (Gw), niem. par. Spitzberg 154 do Aarhus (Gw), niem. par. Stadt Stolp 147 do Lubeki z tatarką (Gw), niem. par. Normal 182 do Rotterdamu (Rhd), duń., par. W. C. Malling 1123 do Londynu z zb. i tow. (Rhd).

13 maja: duń. żagl. z mot. Kastor 53 do Aarhus (B i S).

15 maja: szw. par. Snoxfrid 372 do Kotki (Wolff).

16 maja: duń. żagl. z mot. Immanuel 63 do Kopenhagi Gw).

17 maja. niem. par. Danzig 757 do Wiborga z solą, cukrem i zbożem (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 100 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (11—17 maja).

11 maja: gd. par. Weichsel 602 do Antwerpji (B i S), łot. par. Naida 157 do Rygi z zb. i cukrem (Rhd).

17 maja: niem. par. Danzig 757 do Wiborga z solą, cukrem i zbożem (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 800 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (11—17 maja).

11 maja: fsk. cyst. szkun. z mot. Margareta 260 do Ekenäs z ropą gazową (B i S).

12 maja: niem. par. Lena Larssen 565 do Wiborga z benzyną i tow. (B i S).

16 maja: duń. par. Bothal 1223 do Rouen z ropą gazową, hld. hol. Limburg z licht. cyst. Frisia 710 do Rouen z ropą gazową (Wolff).

17 maja. fsk. mot. Margareta 260 do Helsingforsu z ropą gazową (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 700 ton produktów naftowych.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez śluzę Einlage w kwietniu.

Ruch w m-cu kwietniu w porównaniu z kwietniem 1925 r. w dół wzrósł co do tonażu statków o 37 proc., co do ładunku o 110 proc., w górę zaś zmniejszył się co do ładunku o blisko 40 proc., chociaż zwiększył się co do tonażu o 23 proc..

Wynika więc stąd, iż statki były zatrudnione w znacznie większej mierze ku Gdańskowi, aniżeli w roku zeszłym, oraz częściej wracały w stanie próżnym. Na wejściu do Gdańska wzrósł nadzwyczajnie ruch z kanału bydgoskiego, i Noteci (też tranzyt), na wyjściu wzrósł znacznie ruch ku obwodowi Chełmna, Bydgoszczy i Grudziądza.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	29 maja	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
"	19 czerwca	23 "	24 "	28 "
"	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	14	15	16	17	18	19	20
Kraków	—182	—178	—210	—218	—224	—225	—
Zawichost	171	155	149	127	114	109	104
Warszawa	213	201	188	172	154	141	132
Płock	182	186	180	168	157	144	135
Toruń	198	218	227	219	202	185	169
Fordon	201	216	230	224	212	196	181
Tczew	160	184	204	224	222	206	186
Ujście	228	228	240	238	244	248	248

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
24. 5.	z Londynu	do Kłajpedy i Lipawy	25. 5.	Baltara	United Balt. Corp.
27. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 5.	„	„
31. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	1. 6.	Baltannic	„
4. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	4. 6.	„	„
7. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	8. 6.	Baltara	„
11. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	11. 6.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.